Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

29 893 Veiligheid van het railvervoer

Nr. 188

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 17 april 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 17 november 2014 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 893, nr. 176) en over het verslag van een schriftelijk overleg van 3 november 2014 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 893, nr. 183).

De vragen en opmerkingen zijn op 24 februari 2015 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief 16 april 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

kst-29893-188
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het verslag van het schriftelijk overleg over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: het verslag) en hebben hierover nog enkele aanvullende vragen.

De leden van de PvdA-fractie danken de Staatssecretaris voor de antwoorden op de door de commissie gestelde vragen over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Zij kunnen zich vinden in de gegeven antwoorden, maar hebben wel nog enkele aanvullende vragen, waaronder vragen over de prioriteitstelling van goederentreinen uit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen ten opzichte van die uit Antwerpen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het verslag. Zij hebben nog een vraag over de Brabantroute.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het verslag. Zij willen aanvullend op de eerder gestelde vragen nog enkele aspecten naar voren brengen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het verslag. Zij hebben naar aanleiding hiervan nog enkele vragen over de gebruiksvergoeding op het spoor.

Optimalisatie

De rol van de verkeersleiding van ProRail neemt toe, zo lezen de leden van de VVD-fractie op pagina 22 van het verslag. Deze leden vragen of de verkeersleiding voldoende is toegerust voor deze taak.

Actualisatie

Goederenvervoer

Voor het indienen van capaciteitsaanvragen gaat een lang proces vooraf, wat kan leiden tot geschillen. Zo lezen de leden van de VVD-fractie op pagina 15 van het verslag dat het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces

begint met de programmatiefase waarin vervoerders de mogelijkheid krijgen tot het indienen van capaciteitsaanvragen. Het kan voorkomen dat vervoerders geheel of gedeeltelijk dezelfde capaciteit aanvragen. Als dat gebeurt, doet ProRail tijdens de coördinatiefase (die op de programmatiefase volgt) een voorstel om de capaciteitsaanvragen passend te maken. Op die manier worden jaarlijks enkele duizenden capaciteitsconflicten opgelost. Het staat een vervoerder evenwel vrij een voorstel van ProRail niet te accepteren. Op dat moment verklaart ProRail de infrastructuur overbelast.
Tijdens de coördinatiefase komen vervoerders veelal tot overeenstemming, omdat zij vooraf al rekening houden met de prioriteitsregels van de regeling. Vervoerders kiezen daarbij voor duidelijkheid over hun dienstregeling in plaats van onzekerheid over de tijdsduur en afloop van een traject van een overbelastverklaring. Hoe wordt in dit proces de kwaliteit van de rijmogelijkheden voor het goederenvervoer door ProRail geborgd en hoe wordt vermeden dat er moet worden omgereden of wachttijden ontstaan, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 18 van het verslag dat de Staatssecretaris in haar antwoorden aangeeft hoe het percentage niet benutte treinpaden voor het goederenvervoer kan worden teruggedrongen. Deze leden vragen of de Staatssecretaris kan toelichten hoe de drie genoemde maatregelen er toe bijdragen dat het aantal niet benutte treinpaden wordt teruggedrongen. Of dienen deze maatregelen (ook) andere doelen?

De leden van de VVD-fractie vragen tevens of ProRail rekening houdt met het feit dat treinen vanuit Duitsland zich aan de oostgrens van Nederland aandienen met een onzeker en onnauwkeurig tijdstip van aankomst. Zo ja, hoe? Immers, de dienstregeling in Duitsland is gebaseerd op andere principes dan de Nederlandse dienstregeling, die wordt bepaald door de cadans van de reizigerstreinen.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat ten minste tien procent van de voor goederenvervoer vastgelegde minimumbedieningsniveaus voorbehouden is voor ad hoc aanvragen voor goederenvervoer. Zij vragen de Staatssecretaris te onderbouwen waar deze tien procent op gebaseerd is.

Bouw derde spoor Duitsland

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat, op grond van artikel 12 van het ontwerpbesluit, internationale goederentreinen die vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen over de Brabantroute (het gemengde net) rijden een lagere prioriteit hebben dan andere internationale goederentreinen die over de Brabantroute rijden (bijvoorbeeld van Antwerpen naar Duitsland). Deze prioriteitsvolgorde is bedoeld als stimulans om deze Nederlandse treinen zoveel mogelijk over de Betuweroute te laten rijden. Genoemde leden constateren ook dat deze Nederlandse goederentreinen tijdens de bouwperiode van het derde spoor in Duitsland niet of minder van deze voorkeursroute over de Betuweroute gebruik kunnen maken en via het gemengde net, met name de Brabantroute, naar Duitsland moeten rijden, maar dan bij capaciteitsproblemen voorrang moeten verlenen aan andere internationale goederentreinen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat tijdens de bouwperiode van het derde spoor de internationale goederentreinen vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen op het gemengde net geen lagere prioriteit krijgen dan andere internationale goederentreinen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PvdA-fractie hebben begin februari een brief van het Havenbedrijf Rotterdam ontvangen over het voorliggende besluit. Het Havenbedrijf stelt in deze brief onder andere het volgende: «In artikel 12 van deze AMvB [het Ontwerpbesluit] krijgt het spoorgoederenvervoer dat begint of eindigt in de mainport Rotterdam-Rijnmond of in de havenindustriële complexen van Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe op het gemengde spoorwegnet een lagere prioriteit dan internationale goederentreinen vanuit Antwerpen naar Duitsland en nationale treinen tussen Rotterdam en Chemelot en vice versa. Dit artikel [artikel 12] beoogt om het spoorvervoer zoveel als mogelijk via de voorkeursroute over de Betuweroute te geleiden. Wij [het Havenbedrijf] delen deze prioriteitsstelling ten gunste van het maximeren van het spoorvervoer over de Betuweroute. Echter tijdens de bouw van het derde spoor in Duitsland biedt de Betuweroute gedurende bepaalde perioden minder capaciteit. Dat [kan] betekenen dat dan de internationale goederentreinen vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen via het gemengde net op het baanvak van/naar Dordrecht via Venlo naar/van Duitse grens moeten rijden, waar ze op basis van de huidige AMvB-regels dan een lagere prioriteit krijgen dan de internationale treinen vanuit Antwerpen.» De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris hierop te reageren en vragen expliciet of het juist is dat treinen van Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen in de genoemde casus inderdaad een lagere prioriteit krijgen dan de internationale treinen vanuit Antwerpen. Indien dat het geval is vragen deze leden de Staatssecretaris uiteen te zetten waarom dit volgens haar te rechtvaardigen is.

In het vervolg van genoemde brief schrijft het Havenbedrijf Rotterdam: «Deze onvoorziene en ongewenste situatie brengt als risico met zich mee dat tijdens de bouwperiode van het derde spoor op basis van een strikte toepassing van bestaande regelgeving treinen uit Antwerpen de treinen uit Rotterdam en Chemelot van de Brabantroute zouden kunnen wegdrukken. Wij stellen uw Kamer daarom voor om de AMvB Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in uw commissie te agenderen en bij die gelegenheid onderstaand amendement in te dienen: gedurende de bouwfase 3de spoor Oberhausen–Emmerich aan Duitse zijde zal de Netverklaring capaciteitsverdeling tussen betrokken partijen gelden als uitgangspunt en daarmee voorrang hebben boven de prioriteitsstelling zoals benoemd in artikel 12.» Ook op deze passage van de brief zouden de leden van de PvdA-fractie graag een reactie krijgen van de Staatssecretaris. Indien de Staatssecretaris de bezwaren van het Havenbedrijf deelt, vragen deze leden of de Staatssecretaris zich kan vinden in de genoemde oplossing van het Havenbedrijf en of zij bereid is het voorliggende ontwerpbesluit in die geest aan te passen.

De leden van de PvdA-fractie lezen in het verslag dat de Staatssecretaris naar aanleiding van een vraag van deze fractie – over mogelijke uitloop van werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland – het ontwerpbesluit aanpast. Bij de antwoorden op de door de commissie gestelde vragen vinden de aan het woord zijnde leden echter geen gewijzigd ontwerpbesluit. Wanneer kan de Kamer het gewijzigde ontwerpbesluit alsnog verwachten, zo vragen deze leden de Staatssecretaris.

De leden van de SP-fractie willen naar aanleiding van het verslag graag weten op welke wijze de gemeenten en omwonenden van de Brabantroute betrokken worden. Deze leden kunnen zich goed voorstellen dat omwonenden zich zorgen maken over het feit dat het spoor nabij hun gemeente straks drukker bereden zal worden en vragen hoe er met deze mogelijke zorgen wordt omgegaan.

Leefomgeving

De leden van de VVD-fractie vragen wat de ervaringen in andere landen zijn met prijsprikkels op het spoor om stiller materieel te stimuleren. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris bereid is om een impactanalyse te maken van prijsprikkels en boetes om stiller materieel te stimuleren, voordat we in Nederland gaan experimenteren met dergelijke prijsprikkels.

Overig

De leden van de PvdA-fractie lezen in het verslag dat het ontwerpbesluit vóór de tweede maandag van april van 2015 in werking moet zijn getreden om als juridische basis te kunnen dienen voor het capaciteitsverdelingsproces voor het dienstregelingsjaar 2016. Ligt de parlementaire behandeling vooralsnog op koers, zo vragen deze leden de Staatssecretaris, én wanneer moet de Kamer uiterlijk akkoord gaan met het voorliggende besluit wil de deadline van 13 april 2015 nog gehaald kunnen worden?

Gebruiksvergoeding

Besparingen ProRail

De leden van de VVD-fractie realiseren zich dat ProRail al een forse bezuiniging heeft moeten doorvoeren, maar willen toch graag helderheid over de vraag of er mogelijkheden bestaan tot verdere bezuiniging binnen ProRail zelf of via prestatiegericht onderhoud (PGO), en zo ja welke, waardoor de stijging van de gebruiksvergoeding voor de sector beperkt kan worden. Is dat onderzocht en zo ja, kunnen die onderzoeken naar de Kamer gestuurd worden? Als het niet onderzocht is, waarom niet, en is de Staatssecretaris hiertoe alsnog bereid? Zo nee, waarom niet?

Ook de leden van de CDA-fractie herhalen de vraag of er onderzoek gedaan is naar aanvullende besparingen die mogelijk zijn binnen ProRail zelf. De Staatssecretaris geeft hierover in hun ogen geen helder antwoord, anders dan dat er een besparing van 58 miljoen euro is geboekt op de apparaatskosten van ProRail. Dat geeft volgens deze leden echter geen zekerheid over of dit de best haalbare besparing is, of dat verdere besparing mogelijk is, bijvoorbeeld door nog efficiënter te gaan werken. Daarmee zou de stijging van de gebruikskosten immers alsnog gemitigeerd kunnen worden, zoals oorspronkelijk ook beoogd was. Dat is ook in het belang van de reiziger, omdat de stijging van het treinkaartje alsnog minder zal zijn. De leden van de CDA fractie lezen op pagina 31 van het verslag dat de verhoging van de gebruiksvergoeding op 30 miljoen euro zou uitkomen, en dat het uitgangspunt was dat ProRail invulling zou geven aan de resterende 20 miljoen euro, maar welke invulling daaraan gegeven is, blijft verder onbesproken.
De leden van de CDA-fractie vragen of die 20 miljoen euro bijgeteld is bij de 30 miljoen euro die al als verhoogde gebruiksvergoeding zou worden doorbelast. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris onderzoek gedaan heeft naar de mogelijkheid voor ProRail om die 20 miljoen euro voor eigen rekening te nemen (snijden in eigen vlees) en zo ja, of de Kamer een kopie van dat onderzoek kan ontvangen.
Als dat onderzoek niet gedaan is, waarom heeft de Staatssecretaris daarvan afgezien? Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een gedetailleerd antwoord op deze vraag.

De leden van de ChristenUnie-fractie herinneren zich dat in de brief van de Staatssecretaris van 6 september 2013[1] staat dat ProRail had aangegeven 30 miljoen euro via de gebruiksvergoeding aan vervoerders en reizigers door te belasten en dat het uitgangspunt was dat ProRail invulling zou geven aan de resterende 20 miljoen euro. Deze leden lezen nu op pagina 31 van het verslag dat ProRail toch 50 miljoen euro via de gebruiksvergoeding gaat doorberekenen aan alle vervoerders. Klopt het dat ProRail daarmee anders dan eerder toegezegd zelf geen invulling geeft aan de genoemde 20 miljoen euro? Genoemde leden vragen wat de reden is dat ProRail het eerdere uitgangspunt heeft losgelaten. In het verslag is in antwoord op vragen over eventuele extra bezuinigingen binnen ProRail om zo de stijging van de gebruiksvergoeding te beperken verwezen naar antwoorden op vergelijkbare vragen van de leden van de VVD-fractie. Deze antwoorden beschrijven echter alleen het totaalpakket van de taakstelling op het spoor van het kabinet Rutte I, waar de stijging van de gebruiksvergoeding onderdeel van uitmaakt. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of bovenop deze reeds voorgenomen bezuinigingen uit de taakstelling op het spoor nog gekeken is naar de mogelijkheid om te bezuinigen binnen ProRail zelf en zo de stijging van de gebruiksvergoeding te beperken. Als dit het geval is, kan de Staatssecretaris dan de uitkomsten van dat onderzoek aan de Kamer doen toekomen? Als dit niet onderzocht is, is de Staatssecretaris dan bereid om die mogelijkheid alsnog te onderzoeken? Is de Staatssecretaris tevens bereid om daarbij de sector te betrekken voor input, creativiteit en ideeën?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens of de Staatssecretaris van mening is dat het – gezien het feit dat de hoogte van de gebruiksvergoeding direct gekoppeld is aan de exploitatiekosten van het spoor – niet billijk is dat de taakstelling van 50 miljoen euro direct wordt doorbelast in een verhoging van de gebruiksvergoeding met ruim 20 procent (ten opzichte van 2013), terwijl de exploitatiekosten niet met eenzelfde percentage gestegen zijn.

Doorberekening in treinkaartje

De leden van de CDA-fractie zien dat de Staatssecretaris in het verslag schrijft dat de prijsstijging van NS kan worden doorbelast via het treinkaartje en dat dit leidt tot een prijsstijging van ongeveer vier procent. Deze leden vragen of de prijs van de regionale treinkaartjes ook zal stijgen met vier procent, of dat dit meer zal zijn. Voorts vragen zij of de Staatssecretaris de prijsstijging van het treinkaartje per regionale lijn, of voor ten minste vijf regionale lijnen, kan kwantificeren en presenteren.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen op pagina 31 van het verslag een analyse van de doorberekening van de gebruiksvergoeding in de tarieven bij NS. Volgens deze analyse betekent dit een extra tariefstijging van circa vier procent. Deze leden vragen wat de verhoging van de gebruiksvergoeding met 25 procent betekent voor de tarieven danwel het voorzieningenniveau op de regionale lijnen. Is dat effect vergelijkbaar met de tariefstijging bij NS? Kan de Staatssecretaris voor een aantal grote regionale lijnen schetsen hoe de tariefstijging uitpakt?

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen er op dat in tegenstelling tot het hoofdrailnet de regionale lijnen niet altijd kostendekkend zijn. Genoemde leden constateren daarom dat als de stijging van de gebruiksvergoeding moet worden gedekt door een tariefstijging, dat er dan op regionale lijnen een hogere tariefstijging nodig is dan op het hoofdrailnet. Klopt deze analyse, zo vragen genoemde leden. Genoemde leden wijzen

[1] Kamerstuk 29 984, nr. 426

er in dit verband op dat een groot deel van de dekking van de kosten van de gebruiksvergoeding afhankelijk is van subsidiëring door provincies uit de middelen van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) en dat deze middelen niet stijgen. Klopt het, zo vragen zij, dat het gemiddeld gaat om de helft van de dekking van de gebruiksvergoeding op regionale lijnen terwijl op het hoofdrailnet ongeveer honderd procent van de kosten wordt teruggewonnen uit de kaartverkoop? Klopt het, zo vragen deze leden, dat de stijging van de gebruiksvergoeding daarom voor de tarieven van losse kaartjes en abonnementen op het regionaal spoor veel zwaarder zal uitvallen dan op het hoofdrailnet? Is dit niet strijdig met artikel 29, lid 3 van richtlijn 2012/34/EU[2], dat stelt dat de infrastructuurbeheerders moeten zorgen dat de toepassing van de heffingsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende rechten voor verschillende spoorwegondernemingen in gelijkwaardige markten?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris van mening is dat er een ongelijkheid mag ontstaan tussen de reiziger op de regionale lijnen en de reiziger op NS-lijnen. Wordt de verhoging van de gebruiksvergoeding evenredig over alle reizigers verdeeld? Hoe verhoudt de verhoging van de gebruiksvergoeding zich tot het motto «de reiziger op één, twee en drie»?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder welke mogelijkheden de Staatssecretaris ziet om te komen tot een eerlijkere verdeling van de effecten van de bezuiniging. Is de Staatssecretaris bereid met de betrokkenen op zoek te gaan naar uitwerkingsvarianten die recht doen aan een eerlijke verdeling voor de reiziger van de bezuiniging?

Segmenten en non-discriminatie

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de Staatssecretaris op meerdere plaatsen in het verslag schrijft dat sprake is van non-discriminatie omdat de kosten per eenheid gelijk zijn voor alle gebruikers. Maar elders lezen deze leden dat de kosten van de Hogesnelheidslijn (HSL)-Zuid verwerkt zijn in het cluster NS (pagina 23). Begrijpen de leden van de CDA-fractie de beantwoording correct, als zij veronderstellen dat de kosten van de HSL-Zuid bij de totale kosten voor beheer en onderhoud worden bijgeteld en vervolgens via de prijs per eenheid worden verdeeld over de overige gebruikers? Geldt dit ook voor de kosten voor gebruik en onderhoud van andere voorzieningen, zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS) of de meerkosten die het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) veroorzaakt op het gebied van onderhoud en beheer? Zo ja, deelt de Staatssecretaris de mening dat daarmee in de regio wordt betaald voor zaken, waarvan de regio geen gebruik maakt, zoals HSL-Zuid of ERTMS, zo vragen zij. De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag hoe zich dit verhoudt tot het «gelijkwaardig gebruik» dat richtlijn 2012/34/EU als eis stelt voor non-discriminatoire vergoedingen. Kan het gebruik van het HSL-Zuid-spoor gelijkwaardig worden geacht aan het gebruik van de doorgaans eenvoudiger regionale spoorlijnen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de infrastructuurbeheerders volgens art 29, lid 3 van richtlijn 2012/34/EU moeten zorgen dat de toepassing van de heffingsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende rechten voor verschillende spoorwegondernemingen in gelijkwaardige markten. Deze leden vragen of het doorberekenen van

---

[2] Richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte

de verhoging van de gebruiksvergoeding toegestaan is volgens voornoemd artikel in de richtlijn.

Gewicht treinen

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie lezen dat de Staatssecretaris suggereert dat de regionale vervoerders ingestemd hebben met de stijging van de gebruiksvergoeding. De regionale vervoerders betwisten dat, zo hebben deze leden gehoord, en stellen alleen akkoord te zijn gegaan met een lineair tarief, maar niet te hebben ingestemd met een staffel die begint op 160 ton of met de tariefstijging die zich nu voordoet tot gevolg. Klopt dat? De regionale vervoerders stellen daarbij volgens de leden van de VVD-fractie ook dat door voorbij te gaan aan hun wens om een extra trede op 100 of 120 ton in te voeren, de efficiëntie van de door de regionale vervoerders veelal gebruikte, lichtere treinstellen teniet wordt gedaan. De Staatssecretaris schrijft op pagina 36 van het verslag dat de invoering van een extra trede op 100 of 120 ton zou leiden tot een verhoging van de kosten die de goederenvervoerders en NS betalen. De leden van de VVD-fractie stellen de volgende vragen over hoe de verdeling in kosten er uit zou zien als die trede ingevoerd zou worden:
– Met hoeveel procent daalt de kostenstijging voor de regionale vervoerders?
– Met hoeveel procent stijgt de kostenstijging voor NS?
– Betalen de regionale vervoerders met deze staffel nu meer dan voorheen of is de kostenverdeling nagenoeg hetzelfde?
– Hoe pakt dat procentueel uit voor de stijging van de kosten voor de reiziger: blijft de kostenstijging voor een treinkaartje bij NS vier procent, of neemt dat percentage toe?
– Met hoeveel procent stijgt de prijs van het treinkaartje van de regionale vervoerders ingeval de extra trede niet, respectievelijk wel zou worden ingevoerd?

Is het ook mogelijk om, gezien het gegeven dat regionale vervoerders lichter materieel hebben, speciaal voor vervoerders van reizigers een lichtere staffel in te voeren, en niet voor goederenvervoerders, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat de regionale vervoerders weliswaar een overeenkomst met ProRail hebben gesloten, maar dat onder voorbehoud van de goedkeuring door Autoriteit Consument en Markt (ACM) hebben gedaan. Zo ja, dan vragen de leden van de CDA-fractie waarom dat niet ook in de beantwoording vermeld is, nu evident geen sprake is van volledige instemming door de regionale vervoerders. Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat dit een belangrijk voorbehoud is dat vermeld had moeten worden in de antwoorden die de Staatssecretaris aan de Kamer heeft gestuurd, omdat het laat zien dat er – anders dan de antwoorden van de Staatssecretaris suggereren – dan geen sprake is van volledige instemming?

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen de Staatssecretaris in het schriftelijk overleg:
– Hoe zij het argument van de regionale vervoerders beoordeelt, dat door de eerste trede van de gewichtsklassen te stellen op 160 ton, de kosten voor de regionale vervoerders toenemen en de efficiëntie van de lichtere treinstellen die zij veelal gebruiken teloor gaat;
– Of dit bezwaar voorafgaand aan het nieuwe kostenmodel is onderzocht en als dat niet zo is, waarom dat niet gebeurd is;
  Waarom, als het wel onderzocht is, toch is afgezien van toepassing daarvan;
– Of de Staatssecretaris bereid is om de mogelijkheid daartoe alsnog te onderzoeken, en of het juist is dat regionale vervoerders veelal lichtere

treinen inzetten, maar door de hogere instaptrede bijdragen in de kosten van zwaardere treinstellen die in hetzelfde segment vallen.

De Staatssecretaris heeft helaas geen antwoord gegeven op deze vragen (pagina 26 van het verslag). De Staatssecretaris stelt in het verslag alleen dat de regionale vervoerders ingestemd hebben met de overstap van een lineair tarief naar een tarief per gewichtsklasse. Voor zover de leden van de ChristenUnie-fractie bekend is, is dat op zichzelf wel juist, maar hebben de regionale vervoerders geen instemming verleend aan het nieuwe kostenmodel of de uitkomst daarvan en hebben zij juist steeds gevraagd om aanpassing van de staffel. Ook is de Toegangsovereenkomst met ProRail wel getekend, maar voor zover deze leden begrijpen, is dat gedaan onder voorbehoud. Genoemde leden vragen of dit klopt. Van instemming door de regionale vervoerders lijkt volgens genoemde leden geen sprake te zijn. Daarmee constateren de leden van de ChristenUnie-fractie dat de eerder gestelde vragen nog steeds relevant zijn en verzoeken zij de Staatssecretaris om die alsnog, elk afzonderlijk, te beantwoorden.

Betrokkenheid regionale partijen

De leden van de VVD-fractie en de ChristenUnie-fractie lezen op pagina 32 van het verslag dat de decentrale overheden voor regionale concessies aparte afspraken hebben gemaakt met regionale vervoerders. Deze leden vragen wat de inhoud is van deze afspraken als het gaat om de verhoging van de gebruiksvergoeding. Zij vragen ook of regionale vervoerders en overheden er daadwerkelijk mee hebben ingestemd of er enkel bij betrokken zijn geweest. In hoeverre is de klacht die de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) bij de ACM heeft ingediend hierbij van invloed? De leden van de VVD-fractie vragen tevens of de Staatssecretaris inzicht kan geven in de mogelijke gevolgen van een eventueel toekennen van de klacht van de FMN voor de overige vervoerders.

Verhouding hoofdrailnet – regionaal openbaar vervoer

De leden van de CDA-fractie constateren dat inmiddels Abellio de openbaarvervoerconcessie in Limburg heeft verworven. Nu kan de Staatssecretaris dus alsnog antwoord geven op de vraag van deze leden, of de kosten van Abellio vallen in de cluster NS of in de cluster regionaal vervoer.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar het antwoord. Daarbij is ook van belang of de Staatssecretaris de mening deelt dat als de kosten van Abellio in de cluster van NS zouden vallen, daarmee het gelijke speelveld bij regionale aanbestedingen verstoord kan worden, omdat de kosten van Abellio daarmee worden verdeeld over veel grotere afstanden en trajecten dan bij andere regionale vervoerders het geval is. Wat heeft dat voor effect op het gelijke speelveld bij aanbestedingen in de regio, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de CDA-fractie lezen op pagina 31 dat NS de kostenverhoging resultaatneutraal in haar tarieven mag doorberekenen. Daarom vragen zij of de concessies voor de regionale overheden ook dergelijke clausules bevatten.

Zo nee, deelt de Staatssecretaris dan de mening dat dit een verstoring van het gelijke speelveld tussen NS en de andere vervoerders veroorzaakt, omdat die andere vervoerders een deel van de kosten mogelijk geheel of gedeeltelijk voor eigen rekening zullen moeten nemen, terwijl NS de kosten over de schutting van de reiziger mag gooien? Is de Staatssecretaris bereid om de concessie van NS op dit punt alsnog aan te passen en gelijk te stellen aan die van de regionale vervoerders? En zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie zien dat de Staatssecretaris helaas niet ingaat op de vragen van deze leden naar een vergelijking van baten en lasten tussen het openbaar vervoer in de Randstad en in de regio, zoals die geformuleerd zijn op pagina's 13 en 14 van het verslag. Genoemde leden kunnen niet volgen waarom de Staatssecretaris die vergelijking niet kan maken. Zij wensen inzicht te krijgen in de verhouding tussen de investeringen in het hoofdrailnetspoor tegenover dat in de regio's en inzicht in de verhouding in de bijdrage die de vervoerders in de regio leveren aan de gebruikskosten en de bijdrage die NS daarin levert. Zo wordt ERTMS alleen uitgerold op het hoofdrailnet en niet in de regio en geldt PHS ook voor het hoofdrailnet, maar worden de gebruikskosten van het hoofdrailnet – naar het zich laat aanzien – mede door de regio gedragen via de gelijke prijs per eenheid. Dat voedt het beeld dat de leden van de CDA-fractie hebben, dat het hoofdrailnet vooral profijt heeft van de investeringen, terwijl de kosten wel gelijkelijk verdeeld worden over het hoofdrailnet en de regio. Deze leden hebben met hun vraag dan ook beoogd om helder te krijgen of de regio en de Randstad in gelijke mate profiteren van de met publieke middelen gedane investeringen, respectievelijk of de regio en de Randstad in gelijke mate bijdragen aan de kosten die voor het spoor gemaakt worden. Op dat punt vroegen zij om een kwalitatieve en kwantitatieve analyse. De mededeling van de Staatssecretaris, dat alle partijen naar verhouding een gelijkwaardige stijging van de gebruikskosten ervaren (twintig procent) geeft niet het gevraagde inzicht, omdat NS haar kosten over veel grotere afstanden lijkt te kunnen uitsmeren dan bij de regionale vervoerders het geval is en omdat NS de kosten resultaatneutraal kan afwentelen op de reiziger. Dat het onderwerp volgens de Staatssecretaris besproken zal worden bij de Landelijke OV- en Spoortafel is volgens de leden van de CDA-fractie evenmin een antwoord op hun verzoek om een analyse, noch is dat antwoord relevant omdat het hier gaat om parlementaire controle van het handelen van de Staatssecretaris en de betrokken staatsbedrijven en de wijze waarop beleidsmatig wordt omgegaan met de verhouding tussen het hoofdrailnet en het regionale spoor. De leden van de CDA-fractie herhalen daarom hun verzoek aan de Staatssecretaris om die analyse alsnog en in kwalitatieve en kwantitatieve zin te maken zodat de Kamer kan controleren welke baten en lasten de regio heeft en welke baten en lasten het hoofdrailnet (met name Randstedelijk) heeft, om na te gaan of die in balans zijn. Is de Staatssecretaris daartoe bereid? Zo nee, waarom niet? De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag of de Staatssecretaris tevens bereid is om in dit verband het overleg op te zoeken met de regionale vervoerders en hun opdrachtgevers, zodat zeker gesteld is dat als de analyse straks gepresenteerd wordt, dat een door de gehele markt gedragen analyse is. Zo nee, waarom niet?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Staatssecretaris de verhoging van de gebruiksvergoeding ziet in de context van de bredere discussie omtrent de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. De betaalbaarheid van het regionale openbaar vervoer wordt immers ook negatief beïnvloed door:

– het afschaffen van het accijnsvoordeel op rode diesel. Hoewel deze maatregel genomen is vanwege de noodzakelijke vergroening van het belastingstelsel vragen genoemde leden wel aandacht voor de gevolgen van de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Zij constateren dat enkele lijnen met steun van het Rijk worden geëlektrificeerd. Voor andere lijnen in met name Gelderland, Groningen en Fryslân geldt dit echter vooralsnog niet. Genoemde leden vragen wanneer de Staatssecretaris met een bredere visie komt op mogelijkheden van verduurzaming van deze lijnen door bijvoorbeeld elektrificatie;

– het marginaliseren van de BDU-index die de regio's van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontvangen om de exploitatie te subsidiëren. Doordat de kostenontwikkeling van het openbaar vervoer hoger is dan de BDU-index, ontstaat een financieringstekort dat cumulatief toeneemt;
– het voornemen om regionale overheden een groter aandeel van de beheer-, onderhouds- en vervangingskosten van de hoofdspoorweginfrastructuur te laten betalen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is inzicht te geven in de effecten van de stapeling van de bezuinigingen op de betaalbaarheid van het regionale openbaar vervoer, zowel voor de reiziger als voor decentrale overheden.

Overig

Wat betreft extern toezicht geeft de Staatssecretaris op pagina 30 aan dat een accountant jaarlijks toezicht houdt. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de externe toezichthouder over een zeer grote mate van spoordeskundigheid moet beschikken om de cijfers van een spoorinfrastructuurbeheerder te analyseren en daar vervolgens toezicht op te houden. Dat is geen gewone accountantstaak. Deze leden vragen hoe hierin is voorzien. Beschikt de Staatssecretaris over vergelijksmateriaal met tarieven in andere Europese lidstaten? Stel dat blijkt dat de kosten van spoorvervoer in Nederland door externe factoren hoger zijn dan in andere Europese lidstaten, welke mogelijkheden heeft Nederland dan om deze nadelige positie te corrigeren?

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of zij bereid is om na een jaar te evalueren wat de gevolgen van de tariefstijging zijn en om afhankelijk van de uitkomsten daarvan alsnog te komen tot een bijstelling van de gebruiksvergoeding als daar nu niet toe wordt besloten. Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie constateren dat in het verslag niet al haar vragen volledig zijn beantwoord. Zij verzoeken de Staatssecretaris daarom hun vragen elk afzonderlijk te beantwoorden.

II Reactie van de bewindspersoon

Inleiding

Onder dankzegging aan de verschillende fracties voor de vragen, worden die hieronder beantwoord. Daarbij wordt zoveel mogelijk de volgorde aangehouden zoals opgenomen in het verslag van het aanvullend schriftelijk overleg. De CDA-fractie heeft gevraagd of hun vragen elk apart beantwoord kunnen worden. Hieraan is voldaan. Voor een consistente beantwoording zijn alle vragen en opmerkingen die de verschillende fracties hebben voorgelegd apart beantwoord.

Bij brief van 25 februari jl. heeft uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu mij gevraagd vooruitlopend op mijn inbreng in het aanvullend schriftelijk overleg aan te geven hoe het ontwerpbesluit alsnog als basis kan dienen voor het capaciteitsverdelingsproces voor het dienstregelingsjaar 2016. Hierop heb ik bij brief van 10 maart jl.[3] geantwoord. Vervolgens heeft uw commissie mij bij brief van 11 maart jl. gevraagd of ik kan toezeggen dat tijdens de bouwperiode van het derde spoor bij de Betuweroute de internationale goederentreinen vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen op het gemengde net geen lagere prioriteit

[3] Kamerstuk 29 893, nr. 185

krijgen dan andere internationale goederentreinen. Bij brief van 11 maart jl.[4] heb ik hierop geantwoord. Bij brief van 12 maart jl. heeft uw commissie ten slotte aangegeven de behandeling van het ontwerpbesluit als afgerond te beschouwen, zodat de procedure inzake het ontwerpbesluit voortgezet kan worden. Het ontwerpbesluit zal met terugwerkende kracht op 13 april jl. inwerking treden.

Optimalisatie

De rol van de verkeersleiding van ProRail neemt toe, zo lezen de leden van de VVD-fractie op pagina 22 van het verslag. Deze leden vragen of de verkeersleiding voldoende is toegerust voor deze taak.

Ja, dit is één van de kerntaken van de verkeersleiding van ProRail.

Actualisatie

Goederenvervoer

Voor het indienen van capaciteitsaanvragen gaat een lang proces vooraf, wat kan leiden tot geschillen. Zo lezen de leden van de VVD-fractie op pagina 15 van het verslag dat het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces begint met de programmatiefase waarin vervoerders de mogelijkheid krijgen tot het indienen van capaciteitsaanvragen. Het kan voorkomen dat vervoerders geheel of gedeeltelijk dezelfde capaciteit aanvragen. Als dat gebeurt, doet ProRail tijdens de coördinatiefase (die op de programmatiefase volgt) een voorstel om de capaciteitsaanvragen passend te maken. Op die manier worden jaarlijks enkele duizenden capaciteitsconflicten opgelost. Het staat een vervoerder evenwel vrij een voorstel van ProRail niet te accepteren. Op dat moment verklaart ProRail de infrastructuur overbelast. Tijdens de coördinatiefase komen vervoerders veelal tot overeenstemming, omdat zij vooraf al rekening houden met de prioriteitsregels van de regeling. Vervoerders kiezen daarbij voor duidelijkheid over hun dienstregeling in plaats van onzekerheid over de tijdsduur en afloop van een traject van een overbelastverklaring. Hoe wordt in dit proces de kwaliteit van de rijmogelijkheden voor het goederenvervoer door ProRail geborgd en hoe wordt vermeden dat er moet worden omgereden of wachttijden ontstaan, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

In het verslag van het schriftelijk overleg van 3 februari 2015[5] is aangegeven dat een kwalitatief hoogwaardige capaciteitsverdeling, waarbij de wensen van de vervoerders zo veel mogelijk gehonoreerd worden, gebaat is bij een goede samenwerking tussen beheerder en vervoerders en de vervoerders onderling. Daarnaast wordt in het ontwerpbesluit de kwaliteit van de rijmogelijkheden voor het goederenvervoer tijdens het capaciteitsverdelingsproces door een aantal bepalingen geborgd:
- Treinpaden die in het kader van de internationale spoorgoederencorridors gereserveerd zijn, hebben prioriteit boven de capaciteitsaanvragen die (op basis van het besluit) voor binnenlandse treinpaden gedaan worden;
- Door de minimumbedieningsniveaus zijn de spoorgoederenvervoerders verzekerd van een minimum aantal treinpaden per uur per richting;
- ProRail krijgt in de Netverklaring de mogelijkheid om de karakteristieken van het standaardpad goederenvervoer jaarlijks nader te definiëren waardoor flexibel op ontwikkelingen in de markt voor het

[4] Kamerstuk 29 893, nr. 186
[5] Kamerstuk 29 893, nr. 183

goederenvervoer kan worden ingespeeld. Hiertoe overlegt ProRail met de spoorgoederenvervoerders.

Over deze en andere maatregelen in het ontwerpbesluit is overleg gevoerd met de spoorgoederensector. De sector heeft daarnaast door een consultatie via de Overlegorganen Infrastructuur en Milieu haar visie op het ontwerpbesluit gegeven.

Het capaciteitsverdelingsproces resulteert in een dienstregeling. De kwaliteit van de rijmogelijkheden voor het goederenvervoer tijdens de dienstregeling wordt onder meer geborgd door de bepaling in het besluit dat ten minste 10% van de voor goederenvervoer vastgelegde minimumbedieningsniveaus is voorbehouden voor ad hoc aanvragen.

De treinpaden die in de dienstregeling opgenomen zijn, worden conflictvrij ingepland waarmee vermeden wordt dat er omgereden moet worden, of dat er wachttijden ontstaan. De treindienst kan op het moment van uitvoering vanwege omstandigheden uiteraard afwijken van de dienstregeling zoals overeengekomen tijdens het capaciteitsverdelingsproces, zo staat ook op p. 22 van het verslag van het schriftelijk overleg aangegeven. Indien een goederentrein het pad mist doet de verkeersleiding van ProRail er in samenspraak met de vervoerder alles aan die goederentrein een alternatief pad toe te wijzen, zodat de goederentrein conflictvrij kan doorrijden. Hiertoe dienen onder meer de ad hoc treinpaden. Ook hiermee wordt vermeden dat er omgereden moet worden of dat er wachttijden ontstaan.

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 18 van het verslag dat de Staatssecretaris in haar antwoorden aangeeft hoe het percentage niet benutte treinpaden voor het goederenvervoer kan worden teruggedrongen. Deze leden vragen of de Staatssecretaris kan toelichten hoe de drie genoemde maatregelen er toe bijdragen dat het aantal niet benutte treinpaden wordt teruggedrongen. Of dienen deze maatregelen (ook) andere doelen?

De sturing in de beheerconcessie op de kwaliteit van geleverde treinpaden voor goederenvervoer moet ervoor zorgen dat ProRail en de goederenvervoerders beter gaan samenwerken waardoor goederenvervoerders treinpaden krijgen die nog beter op hun wensen aansluiten. Niettegenstaande dit voornemen blijft de markt voor spoorgoederenvervoer afhankelijk van het moment waarop verladers hun lading kunnen aanbieden. Dit vergt meer flexibiliteit dan tot nu toe gebruikelijk is. Om die reden wordt de flexibiliteit in het aanvragen van ad hoc treinpaden vergroot. Dit betekent dat vervoerders bij ProRail een beroep kunnen doen op ruimte op het spoor die bij het capaciteitsverdelingsproces niet verdeeld is en apart gehouden wordt zodat deze «last minute» toegekend kunnen worden. De benutting van deze treinpaden is in de regel zeer hoog juist omdat ze tegemoet komen aan een ad hoc behoefte van marktpartijen. Tot slot is de «one stop shop» een belangrijk instrument voor de kwaliteitsverbetering: vervoerders kunnen via dit loket een treinpad boeken dat aansluit bij de treinpaden over de grens in het voorzien in internationaal vervoer. Daarbij kunnen ze gebruik maken van «pre-arranged» treinpaden, zoals geformuleerd ten behoeve van de internationale spoorgoederencorridors.

De leden van de VVD-fractie vragen tevens of ProRail rekening houdt met het feit dat treinen vanuit Duitsland zich aan de oostgrens van Nederland aandienen met een onzeker en onnauwkeurig tijdstip van aankomst. Zo ja, hoe? Immers, de dienstregeling in Duitsland is gebaseerd op andere

principes dan de Nederlandse dienstregeling, die wordt bepaald door de cadans van de reizigerstreinen.

In het kader van de internationale spoorgoederencorridors kunnen spoorgoederenvervoerders «pre-arranged» treinpaden aanvragen. Door van deze treinpaden gebruik te maken kunnen internationale goederentreinen doorrijden. Er is namelijk geen sprake van nationale treinpaden die voor internationaal spoorgoederenvervoer aan elkaar gekoppeld moeten worden; er is één doorlopend internationaal treinpad. Indien er buiten de spoorgoederencorridors capaciteit aangevraagd wordt voor internationaal spoorgoederenvervoer ligt de verantwoordelijkheid bij de vervoerders om ervoor te zorgen dat nationale paden ter weerszijden van de grens op elkaar aansluiten. Uiteraard speelt ProRail daarbij een faciliterende rol.

De treindienst kan op het moment van uitvoering vanwege omstandigheden afwijken van de dienstregeling zoals overeengekomen tijdens het capaciteitsverdelingsproces. Dat goederentreinen zich afwijkend van de dienstregeling vanuit Duitsland aan de oostgrens van Nederland aandienen is hier een voorbeeld van. In een dergelijk geval doet de verkeersleiding van ProRail er in samenspraak met de vervoerder alles aan die goederentrein een alternatief pad toe te wijzen, zodat de goederentrein conflictvrij kan doorrijden. Hiertoe dienen onder meer de ad hoc treinpaden.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat ten minste tien procent van de voor goederenvervoer vastgelegde minimumbedieningsniveaus voorbehouden is voor ad hoc aanvragen voor goederenvervoer. Zij vragen de Staatssecretaris te onderbouwen waar deze tien procent op gebaseerd is.

Bij de totstandkoming van het besluit is op basis van prognoses bepaald dat ten minste tien procent van de voor goederenvervoer vastgelegde minimumbedieningsniveaus voorbehouden is voor ad hoc aanvragen voor goederenvervoer. Bij de jaarlijkse capaciteitsverdeling wordt samen met de spoorgoederenvervoerders de capaciteit voor ad hoc aanvragen ingevuld, om de vraag naar ad hoc treinpaden te kunnen faciliteren.

Bouw derde spoor Duitsland

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat, op grond van artikel 12 van het ontwerpbesluit, internationale goederentreinen die vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen over de Brabantroute (het gemengde net) rijden een lagere prioriteit hebben dan andere internationale goederentreinen die over de Brabantroute rijden (bijvoorbeeld van Antwerpen naar Duitsland). Deze prioriteitsvolgorde is bedoeld als stimulans om deze Nederlandse treinen zoveel mogelijk over de Betuweroute te laten rijden. Genoemde leden constateren ook dat deze Nederlandse goederentreinen tijdens de bouwperiode van het derde spoor in Duitsland niet of minder van deze voorkeursroute over de Betuweroute gebruik kunnen maken en via het gemengde net, met name de Brabantroute, naar Duitsland moeten rijden, maar dan bij capaciteitsproblemen voorrang moeten verlenen aan andere internationale goederentreinen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat tijdens de bouwperiode van het derde spoor de internationale goederentreinen vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen op het gemengde net geen lagere prioriteit krijgen dan andere internationale goederentreinen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PvdA-fractie hebben begin februari een brief van het Havenbedrijf Rotterdam ontvangen over het voorliggende besluit. Het Havenbedrijf stelt in deze brief onder andere het volgende: «In artikel 12 van deze AMvB [het Ontwerpbesluit] krijgt het spoorgoederenvervoer dat begint of eindigt in de mainport Rotterdam-Rijnmond of in de havenindustriële complexen van Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe op het gemengde spoorwegnet een lagere prioriteit dan internationale goederentreinen vanuit Antwerpen naar Duitsland en nationale treinen tussen Rotterdam en Chemelot en vice versa. Dit artikel [artikel 12] beoogt om het spoorvervoer zoveel als mogelijk via de voorkeursroute over de Betuweroute te geleiden. Wij [het Havenbedrijf] delen deze prioriteitsstelling ten gunste van het maximeren van het spoorvervoer over de Betuweroute. Echter tijdens de bouw van het derde spoor in Duitsland biedt de Betuweroute gedurende bepaalde perioden minder capaciteit. Dat [kan] betekenen dat dan de internationale goederentreinen vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen via het gemengde net op het baanvak van/naar Dordrecht via Venlo naar/van Duitse grens moeten rijden, waar ze op basis van de huidige AMvB-regels dan een lagere prioriteit krijgen dan de internationale treinen vanuit Antwerpen.» De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris hierop te reageren en vragen expliciet of het juist is dat treinen van Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen in de genoemde casus inderdaad een lagere prioriteit krijgen dan de internationale treinen vanuit Antwerpen. Indien dat het geval is vragen deze leden de Staatssecretaris uiteen te zetten waarom dit volgens haar te rechtvaardigen is.

In het vervolg van genoemde brief schrijft het Havenbedrijf Rotterdam: «Deze onvoorziene en ongewenste situatie brengt als risico met zich mee dat tijdens de bouwperiode van het derde spoor op basis van een strikte toepassing van bestaande regelgeving treinen uit Antwerpen de treinen uit Rotterdam en Chemelot van de Brabantroute zouden kunnen wegdrukken. Wij stellen uw Kamer daarom voor om de AMvB Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in uw commissie te agenderen en bij die gelegenheid onderstaand amendement in te dienen: gedurende de bouwfase 3de spoor Oberhausen–Emmerich aan Duitse zijde zal de Netverklaring capaciteitsverdeling tussen betrokken partijen gelden als uitgangspunt en daarmee voorrang hebben boven de prioriteitsstelling zoals benoemd in artikel 12.» Ook op deze passage van de brief zouden de leden van de PvdA-fractie graag een reactie krijgen van de Staatssecretaris. Indien de Staatssecretaris de bezwaren van het Havenbedrijf deelt, vragen deze leden of de Staatssecretaris zich kan vinden in de genoemde oplossing van het Havenbedrijf en of zij bereid is het voorliggende ontwerpbesluit in die geest aan te passen.

In reactie op de vragen van de VVD- en PvdA-fractie kan aangeven worden dat in artikel 12 van het besluit bepaald is dat bij een capaciteitsconflict tussen twee goederentreinen het internationale goederenvervoer de hoogste prioriteit heeft, met uitzondering van het internationale goederenvervoer dat gebruik maakt van het baanvak van/naar Dordrecht via Venlo naar/van Duitse grens. Op deze manier wordt het spoorgoederenvervoer van Rotterdam naar Duitsland gestimuleerd gebruik te maken van de Betuweroute in plaats van de Brabantroute.

Vanwege de aanleg van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen in Duitsland zal de Betuweroute niet altijd (een week per maand) volledig beschikbaar zijn. Een deel van het spoorgoederenvervoer dat gewoonlijk vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen over de Betuweroute naar Duitsland rijdt, zal daarom omgeleid worden over de Brabantroute via Venlo en over het traject Deventer-Oldenzaal-grens. Om ervoor te zorgen dat op deze twee trajecten afdoende capaciteit voor spoorgoederen-

vervoer beschikbaar is, zijn in het ontwerpbesluit voor het spoorgoederenvervoer de minimumbedieningsniveaus verhoogd.

Een kwalitatief hoogwaardige capaciteitsverdeling, waarbij de wensen van de vervoerders zo veel mogelijk gehonoreerd worden, is gebaat bij een goede samenwerking tussen beheerder en vervoerders en de vervoerders onderling. Op die manier kunnen capaciteitsconflicten zo veel mogelijk voorkomen worden. Dit is ook de praktijk. Uit het huidige besluit volgt evenwel dat bij een conflict tussen een goederentrein die vanuit Antwerpen over de Brabantroute via Venlo naar Duitsland rijdt en een (omgeleide) goederentrein die vanuit Rotterdam, Amsterdam, of Vlissingen over de Brabantroute via Venlo naar Duitsland rijdt de goederentrein uit Antwerpen prioriteit heeft. Dit is onwenselijk.

Bij brief aan uw Kamer van 11 maart jl. heb ik conform uw verzoek mijn voornemen bevestigd om artikel 12 van het besluit te wijzigen, zodat tijdens de aanleg van het derde spoor in Duitsland op de Brabantroute goederentreinen uit Antwerpen geen prioriteit hebben boven goederentreinen uit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen.

De leden van de PvdA-fractie lezen in het verslag dat de Staatssecretaris naar aanleiding van een vraag van deze fractie – over mogelijke uitloop van werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland – het ontwerpbesluit aanpast. Bij de antwoorden op de door de commissie gestelde vragen vinden de aan het woord zijnde leden echter geen gewijzigd ontwerpbesluit. Wanneer kan de Kamer het gewijzigde ontwerpbesluit alsnog verwachten, zo vragen deze leden de Staatssecretaris.

Als bijlage bij de brief aan uw Kamer van 10 maart jl. heeft u het aangepaste ontwerpbesluit ontvangen.

De leden van de SP-fractie willen naar aanleiding van het verslag graag weten op welke wijze de gemeenten en omwonenden van de Brabantroute betrokken worden. Deze leden kunnen zich goed voorstellen dat omwonenden zich zorgen maken over het feit dat het spoor nabij hun gemeente straks drukker bereden zal worden en vragen hoe er met deze mogelijke zorgen wordt omgegaan.

Onder voorzitterschap van mijn ministerie is samen met vertegenwoordigers van ProRail, Keyrail, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, decentrale overheden, vervoerders, verladers en het Strategisch Platform Logistiek in oktober 2014 een maatregelenpakket samengesteld om de periode van werkzaamheden aan het derde spoor het hoofd te bieden. Uw Kamer is hierover met een brief van 14 oktober 2014[6] geïnformeerd. Randvoorwaarden zijn de wettelijke kaders voor geluid en gevaarlijke stoffen (respectievelijk SWUNG en Basisnet). In deze stuurgroep zijn ook de decentrale overheden vertegenwoordigd. Daarnaast wordt er regelmatig op ambtelijk en bestuurlijk niveau overleg gevoerd met de gemeenten en provincies langs de omleidingsroutes over de omgevingseffecten. De communicatie richting omwonenden is hierbij een belangrijk onderwerp. Samen met de gemeenten en provincies wordt een (lokaal) communicatieplan opgesteld om omwonenden te informeren voorafgaand aan de eerste periode van werkzaamheden. Onderdeel hiervan is de afhandeling van eventuele klachten van bewoners.

[6] Kamerstuk 22 589, nr. 320

Leefomgeving

De leden van de VVD-fractie vragen wat de ervaringen in andere landen zijn met prijsprikkels op het spoor om stiller materieel te stimuleren. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris bereid is om een impactanalyse te maken van prijsprikkels en boetes om stiller materieel te stimuleren, voordat we in Nederland gaan experimenteren met dergelijke prijsprikkels.

In Nederland bestaat er sinds 2008 een regeling om de vervanging van (lawaaiige) gietijzeren remblokken door (stille) kunststof remblokken bij spoorwegwagons te stimuleren. Bij deze regeling worden de kosten voor de vervanging en de hogere operationele kosten voor de kunststof remblokken gecompenseerd. Daarnaast is er een regeling die het rijden met (vrijwel) volledig stille treinen beloont. Deze laatste regeling is na afronding van een «pilotfase» definitief ingevoerd. In Duitsland en Zwitserland bestaan dergelijke regelingen ook.

Binnenkort wordt op basis van de Herschikkingsrichtlijn (2012/34/EU) een uitvoeringshandeling voor geluid van de Europese Commissie van kracht. Hierin worden regels gesteld voor regelingen die lidstaten inzetten om het gebruik van stille spoorwegwagons te stimuleren. Met deze uitvoeringshandeling worden dergelijke regelingen in Europa geharmoniseerd. Aan deze regelingen wordt daarnaast de voorwaarde gesteld dat infrastructuurbeheerders hiermee geen hogere opbrengsten mogen genereren, indien dit niet ook wordt toegepast in het wegvervoer. De regeling in Nederland om (stille) kunststof remblokken bij spoorwegwagons te stimuleren wordt met deze uitvoeringsverordening in overeenstemming gebracht.

In het kader van de spoorgoederencorridor Rhine Alpine wordt ingezet op samenwerking bij geluidsreductie bij de bron. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om gemeenschappelijke promotie van bestaande regelingen en vereenvoudiging van de administratieve systemen bij meerdere infrastructuurbeheerders. Uw Kamer is hierover in een brief 13 oktober 2014 over de ontwikkeling van de spoorgoederencorridors geïnformeerd.[7]

Gezien het bovenstaande is een impactanalyse niet nodig.

Overig

De leden van de PvdA-fractie lezen in het verslag dat het ontwerpbesluit vóór de tweede maandag van april van 2015 in werking moet zijn getreden om als juridische basis te kunnen dienen voor het capaciteitsverdelingsproces voor het dienstregelingsjaar 2016. Ligt de parlementaire behandeling vooralsnog op koers, zo vragen deze leden de Staatssecretaris, én wanneer moet de Kamer uiterlijk akkoord gaan met het voorliggende besluit wil de deadline van 13 april 2015 nog gehaald kunnen worden?

Voor een reactie op deze vraag wordt verwezen naar de brief aan uw Kamer van 10 maart 2015 over het verzoek van uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake het besluit.

---

[7] Kamerstuk 21 501–33, nr. 508

Gebruiksvergoeding

Besparingen ProRail

De leden van de VVD-fractie realiseren zich dat ProRail al een forse bezuiniging heeft moeten doorvoeren, maar willen toch graag helderheid over de vraag of er mogelijkheden bestaan tot verdere bezuiniging binnen ProRail zelf of via prestatiegericht onderhoud (PGO), en zo ja welke, waardoor de stijging van de gebruiksvergoeding voor de sector beperkt kan worden. Is dat onderzocht en zo ja, kunnen die onderzoeken naar de Kamer gestuurd worden? Als het niet onderzocht is, waarom niet, en is de Staatssecretaris hiertoe alsnog bereid? Zo nee, waarom niet?

In aanvulling op het antwoord op de vraag van de VVD-fractie op p. 30 van het verslag van het schriftelijk overleg kan aangegeven worden dat de taakstelling voor ProRail van € 110 mln. per jaar op de beheer- en onderhoudskosten grotendeels wordt ingevuld door de PGO-contracten. U bent hierover geïnformeerd per brief van onder meer 21 februari 2014[8] en 28 mei 2014.[9] De taakstelling van € 58 mln. per jaar op de apparaatskosten zal daarnaast grotendeels ingevuld worden door een reductie van het personeelsbestand met 600 FTE's (13%). U bent hierover geïnformeerd per brief van 13 november 2013.[10] Op dit moment worden geen verdere taakstellingen voor ProRail voorzien.

In de begroting 2015 is aangegeven dat de financiële reeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging nader onderzocht worden, in het licht van de door Prorail gesignaleerde druk op de meerjarenbudgetten.[11] De gebruiksvergoeding maakt hier onderdeel van uit. Uiterlijk in de begroting 2016 worden de uitkomsten van het onderzoek opgenomen.

Ook de leden van de CDA-fractie herhalen de vraag of er onderzoek gedaan is naar aanvullende besparingen die mogelijk zijn binnen ProRail zelf. De Staatssecretaris geeft hierover in hun ogen geen helder antwoord, anders dan dat er een besparing van 58 miljoen euro is geboekt op de apparaatskosten van ProRail. Dat geeft volgens deze leden echter geen zekerheid over of dit de best haalbare besparing is, of dat verdere besparing mogelijk is, bijvoorbeeld door nog efficiënter te gaan werken. Daarmee zou de stijging van de gebruikskosten immers alsnog gemitigeerd kunnen worden, zoals oorspronkelijk ook beoogd was. Dat is ook in het belang van de reiziger, omdat de stijging van het treinkaartje alsnog minder zal zijn. De leden van de CDA fractie lezen op pagina 31 van het verslag dat de verhoging van de gebruiksvergoeding op 30 miljoen euro zou uitkomen, en dat het uitgangspunt was dat ProRail invulling zou geven aan de resterende 20 miljoen euro, maar welke invulling daaraan gegeven is, blijft verder onbesproken.
De leden van de CDA-fractie vragen of die 20 miljoen euro bijgeteld is bij de 30 miljoen euro die al als verhoogde gebruiksvergoeding zou worden doorbelast. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris onderzoek gedaan heeft naar de mogelijkheid voor ProRail om die 20 miljoen euro voor eigen rekening te nemen (snijden in eigen vlees) en zo ja, of de Kamer een kopie van dat onderzoek kan ontvangen.
Als dat onderzoek niet gedaan is, waarom heeft de Staatssecretaris daarvan afgezien? Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een gedetailleerd antwoord op deze vraag.

---

[8] Kamerstuk 22 984, nr. 466
[9] Kamerstuk 22 984, nr. 486
[10] Kamerstuk 22 984, nr. 443
[11] Infrastructuurfonds, artikel 13, p. 32

Voor een reactie op de vragen over aanvullende besparingen binnen ProRail zelf wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie hierboven over dit onderwerp.

Over de verhoging van de gebruiksvergoeding kan aangegeven worden dat het kabinet Rutte I heeft besloten om die structureel met € 50 mln. te verhogen. Dit is staand beleid dat ook in de begrotingskaders van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is opgenomen. Per brief van 6 september 2013[12] bent u hierover geïnformeerd. In deze brief staat eveneens dat ProRail had aangegeven dat de verhoging van de gebruiksvergoeding mogelijk op ca. € 30 mln. zou uitkomen en dat het uitgangspunt was dat ProRail aan de resterende € 20 mln. invulling zou geven. Conform het besluit van het kabinet Rutte I heeft ProRail de verhoging van de gebruiksvergoeding op € 50 mln. gebracht en is invulling gegeven aan de resterende € 20 mln.

De leden van de ChristenUnie-fractie herinneren zich dat in de brief van de Staatssecretaris van 6 september 2013[13] staat dat ProRail had aangegeven 30 miljoen euro via de gebruiksvergoeding aan vervoerders en reizigers door te belasten en dat het uitgangspunt was dat ProRail invulling zou geven aan de resterende 20 miljoen euro. Deze leden lezen nu op pagina 31 van het verslag dat ProRail toch 50 miljoen euro via de gebruiksvergoeding gaat doorberekenen aan alle vervoerders. Klopt het dat ProRail daarmee anders dan eerder toegezegd zelf geen invulling geeft aan de genoemde 20 miljoen euro? Genoemde leden vragen wat de reden is dat ProRail het eerdere uitgangspunt heeft losgelaten. In het verslag is in antwoord op vragen over eventuele extra bezuinigingen binnen ProRail om zo de stijging van de gebruiksvergoeding te beperken verwezen naar antwoorden op vergelijkbare vragen van de leden van de VVD-fractie. Deze antwoorden beschrijven echter alleen het totaalpakket van de taakstelling op het spoor van het kabinet Rutte I, waar de stijging van de gebruiksvergoeding onderdeel van uitmaakt. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of bovenop deze reeds voorgenomen bezuinigingen uit de taakstelling op het spoor nog gekeken is naar de mogelijkheid om te bezuinigen binnen ProRail zelf en zo de stijging van de gebruiksvergoeding te beperken. Als dit het geval is, kan de Staatssecretaris dan de uitkomsten van dat onderzoek aan de Kamer doen toekomen? Als dit niet onderzocht is, is de Staatssecretaris dan bereid om die mogelijkheid alsnog te onderzoeken? Is de Staatssecretaris tevens bereid om daarbij de sector te betrekken voor input, creativiteit en ideeën?

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie en de reactie op de vragen van de CDA-fractie over dit onderwerp.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens of de Staatssecretaris van mening is dat het – gezien het feit dat de hoogte van de gebruiksvergoeding direct gekoppeld is aan de exploitatiekosten van het spoor – niet billijk is dat de taakstelling van 50 miljoen euro direct wordt doorbelast in een verhoging van de gebruiksvergoeding met ruim 20 procent (ten opzichte van 2013), terwijl de exploitatiekosten niet met eenzelfde percentage gestegen zijn.

[12] Kamerstuk 29 984, nr. 426
[13] Kamerstuk 29 984, nr. 426

In richtlijn 2001/14/EG[14] en de (Nederlandse) Spoorwegwet waarin die richtlijn is uitgewerkt staat onder meer dat de beheerder (in dit geval ProRail) een methodiek vaststelt voor de toerekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Op grond van artikel 70 en 71 van de Spoorwegwet is de Autoriteit Consument en Markt (ACM) bevoegd deze berekeningsmethodiek en de uitkomst daarvan te beoordelen. Het is daarom niet aan mij om een oordeel te geven over de billijkheid van de relatie tussen de gebruiksvergoeding en de gebruiksgerelateerde kosten. Te meer, daar de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) een klacht bij de ACM heeft ingediend over de verhoging van de gebruiksvergoeding met € 50 mln. waartoe het kabinet Rutte I besloten heeft.

Doorberekening in treinkaartje

De leden van de CDA-fractie zien dat de Staatssecretaris in het verslag schrijft dat de prijsstijging van NS kan worden doorbelast via het treinkaartje en dat dit leidt tot een prijsstijging van ongeveer vier procent. Deze leden vragen of de prijs van de regionale treinkaartjes ook zal stijgen met vier procent, of dat dit meer zal zijn. Voorts vragen zij of de Staatssecretaris de prijsstijging van het treinkaartje per regionale lijn, of voor ten minste vijf regionale lijnen, kan kwantificeren en presenteren.

Of bij het regionaal personenvervoer de gebruiksvergoeding doorberekend wordt in de tarieven van treinkaartjes, hoe en welk deel van de gebruiksvergoeding doorberekend wordt, is een verantwoordelijkheid van decentrale overheden als concessieverleners en regionale spoorvervoerders als concessiehouders. Die maken daar afspraken over. De tarieven van treinkaartjes zijn uiteraard ook afhankelijk van die afspraken. Daarnaast hebben nog niet alle decentrale overheden die afspraken met de betreffende regionale personenvervoerders gemaakt (zie ook de reactie op de vraag van de VVD-fractie hieronder wat de inhoud is van de afspraken als het gaat om de verhoging van de gebruiksvergoeding). Het is daarom voor mij niet mogelijk om op deze vraag in te gaan, dat is aan de decentrale overheden. Ook daartoe is bij de Landelijke OV en Spoortafel van oktober 2014 op verzoek van ROVER, met instemming van de deelnemers, besloten dat aan de (Landsdelige) OV en Spoortafels nog dit jaar gestart wordt met een bredere verkenning naar de betaalbaarheid van het regionaal openbaar vervoer. Al eerder was hierover met de decentrale overheden over gesproken. Gezamenlijk met IPO wordt hier invulling aan gegeven. De vraag van de CDA-fractie zal in het kader van dit traject onder de aandacht gebracht worden. Over de uitkomsten wordt u geïnformeerd.

Overigens is bij het BO MIRT Noord-Nederland van najaar 2012 met de decentrale overheden besloten de verhoging van de gebruiksvergoeding (en de afschaffing van het accijnsvoordeel voor rode diesel) en de tarieven in het regionaal personenvervoer te onderzoeken. Bij brief van 4 december 2012 bent u hierover geïnformeerd.[15] De betreffende decentrale overheden, de regionale vervoerders en mijn Ministerie hebben dit onderzoek samen ter hand genomen. Uit het onderzoek blijkt dat een verhoging van de tarieven voor de regionale lijnen de verhoging van de gebruiksvergoeding gedeeltelijk dekt. Een uitzondering hierop is de Maaslijn, waar de meeropbrengst van de NS-kaartjes en de OV-studentenkaart de verhoging van de gebruiksvergoeding volledig dekt. Hierbij ontvangt u het rapport met de uitkomsten van het onderzoek[16].

[14] met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU in de Spoorwegwet zal richtlijn 2012/34/EU richtlijn 2001/14/EG hierin vervangen
[15] Kamerstuk 33 400 A, nr. 20
[16] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Sinds de afronding van het onderzoek zijn er ontwikkelingen geweest, die van invloed zijn op de resultaten zoals die in het rapport opgenomen zijn. Zo zijn de tarieven bij de gebruiksvergoeding voor 2015 inmiddels vastgesteld, terwijl bij het onderzoek van geprognosticeerde tarieven gebruik gemaakt moest worden. Ook zijn er tussen vervoerders en het Ministerie van OCW nieuwe afspraken gemaakt over de OV-studentenkaart. De informatie die gebruikt is voor het onderzoek is derhalve verouderd. Hierdoor zijn de resultaten van het onderzoek inmiddels achterhaald. Ook daarom is een bredere verkenning naar de betaalbaarheid van het regionaal openbaar vervoer van belang.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen op pagina 31 van het verslag een analyse van de doorberekening van de gebruiksvergoeding in de tarieven bij NS. Volgens deze analyse betekent dit een extra tariefstijging van circa vier procent. Deze leden vragen wat de verhoging van de gebruiksvergoeding met 25 procent betekent voor de tarieven dan wel het voorzieningenniveau op de regionale lijnen. Is dat effect vergelijkbaar met de tariefstijging bij NS? Kan de Staatssecretaris voor een aantal grote regionale lijnen schetsen hoe de tariefstijging uitpakt?

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de CDA-fractie hierboven over dit onderwerp.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen er op dat in tegenstelling tot het hoofdrailnet de regionale lijnen niet altijd kostendekkend zijn. Genoemde leden constateren daarom dat als de stijging van de gebruiksvergoeding moet worden gedekt door een tariefstijging, dat er dan op regionale lijnen een hogere tariefstijging nodig is dan op het hoofdrailnet. Klopt deze analyse, zo vragen genoemde leden. Genoemde leden wijzen er in dit verband op dat een groot deel van de dekking van de kosten van de gebruiksvergoeding afhankelijk is van subsidiëring door provincies uit de middelen van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) en dat deze middelen niet stijgen. Klopt het, zo vragen zij, dat het gemiddeld gaat om de helft van de dekking van de gebruiksvergoeding op regionale lijnen terwijl op het hoofdrailnet ongeveer honderd procent van de kosten wordt teruggewonnen uit de kaartverkoop? Klopt het, zo vragen deze leden, dat de stijging van de gebruiksvergoeding daarom voor de tarieven van losse kaartjes en abonnementen op het regionaal spoor veel zwaarder zal uitvallen dan op het hoofdrailnet? Is dit niet strijdig met artikel 29, lid 3 van richtlijn 2012/34/EU[17], dat stelt dat de infrastructuurbeheerders moeten zorgen dat de toepassing van de heffingsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende rechten voor verschillende spoorwegondernemingen in gelijkwaardige markten?

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de CDA-fractie over dit onderwerp. In aanvulling hierop kan aangegeven worden dat op alle vervoerders de tarieven op gelijke wijze worden toegepast. De gebruiksvergoeding is daarom non-discriminatoir en derhalve niet in strijd met artikel 29 derde lid van richtlijn 2012/34/EU.

De leden van de Christen Unie-fractie vragen of de Staatssecretaris van mening is dat er een ongelijkheid mag ontstaan tussen de reiziger op de regionale lijnen en de reiziger op NS-lijnen. Wordt de verhoging van de gebruiksvergoeding evenredig over alle reizigers verdeeld? Hoe verhoudt de verhoging van de gebruiksvergoeding zich tot het motto «de reiziger op één, twee en drie»?

[17] Richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte

De tarieven voor de gebruiksvergoeding betreffen het gebruik van het spoor door vervoerders en zijn niet van toepassing op reizigers. Voor een uiteenzetting van de methodiek die ProRail gebruikt voor de doorbelasting van kosten wordt verwezen naar p. 33 van het verslag van het schriftelijk overleg.

Of de verhoging van de gebruiksvergoeding (volledig) doorberekend wordt in de tarieven van treinkaartjes en hoe is een verantwoordelijkheid van concessieverleners en -houders om daarover afspraken te maken. Dat die afspraken niet hetzelfde zijn en de verhoging van de gebruiksvergoeding verschillend in de tarieven van treinkaartjes doorberekend wordt, is inherent aan de decentralisatie van het spoor.

De leden van de Christen Unie-fractie vragen verder welke mogelijkheden de Staatssecretaris ziet om te komen tot een eerlijkere verdeling van de effecten van de bezuiniging. Is de Staatssecretaris bereid met de betrokkenen op zoek te gaan naar uitwerkingsvarianten die recht doen aan een eerlijke verdeling voor de reiziger van de bezuiniging?

Bij de Landelijke OV en Spoortafel van oktober 2014 is op verzoek van ROVER, met instemming van de deelnemers, besloten dat het komende jaar aan de (Landsdelige) OV en Spoortafels breder gekeken zal worden naar de betaalbaarheid van het regionaal openbaar vervoer. Hierbij zullen verschillende beleidsopties onderzocht worden. Gezamenlijk met het IPO wordt hier invulling aangegeven. De vraag van de CDA-fractie over de tarieven en de vraag van de Christen Unie-fractie zullen in het kader van dit traject onder de aandacht gebracht worden. Over de uitkomsten wordt u geïnformeerd.

Segmenten en non-discriminatie

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de Staatssecretaris op meerdere plaatsen in het verslag schrijft dat sprake is van non-discriminatie omdat de kosten per eenheid gelijk zijn voor alle gebruikers. Maar elders lezen deze leden dat de kosten van de Hogesnelheidslijn (HSL)-Zuid verwerkt zijn in het cluster NS (pagina 23). Begrijpen de leden van de CDA-fractie de beantwoording correct, als zij veronderstellen dat de kosten van de HSL-Zuid bij de totale kosten voor beheer en onderhoud worden bijgeteld en vervolgens via de prijs per eenheid worden verdeeld over de overige gebruikers? Geldt dit ook voor de kosten voor gebruik en onderhoud van andere voorzieningen, zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS) of de meerkosten die het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) veroorzaakt op het gebied van onderhoud en beheer? Zo ja, deelt de Staatssecretaris de mening dat daarmee in de regio wordt betaald voor zaken, waarvan de regio geen gebruik maakt, zoals HSL-Zuid of ERTMS, zo vragen zij. De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag hoe zich dit verhoudt tot het «gelijkwaardig gebruik» dat richtlijn 2012/34/EU als eis stelt voor non-discriminatoire vergoedingen. Kan het gebruik van het HSL-Zuid-spoor gelijkwaardig worden geacht aan het gebruik van de doorgaans eenvoudiger regionale spoorlijnen?

Door de infrastructuurbeheerder wordt een vergoeding vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, welke met de gebruiksvergoeding doorberekend worden aan de vervoerders. Deze kosten betreffen de gebruiksgerelateerde kosten voor beheer, instandhouding en vervanging en geen investeringen zoals in de HSL-Zuid, ERTMS of PHS. De gebruiksgerelateerde kosten die door Infraspeed (de infrastructuurbeheerder van de HSL-Zuid) worden doorberekend voor het gebruik van de HSL-Zuid vormen daarnaast geen

onderdeel van de gebruiksgerelateerde kosten die door ProRail voor het gebruik van het hoofdrailnet en het regionaal spoor doorberekend worden aan NS, regionale personenvervoerders en spoorgoederenvervoerders. ERTMS en PHS zijn voorts nog in ontwikkeling. Nadat ERTMS is aangelegd en projecten in het kader van PHS opgeleverd zijn zal ProRail moeten bepalen of hieraan extra gebruiksgerelateerde kosten verbonden zijn, hoe hoog deze kosten zijn, op welke manier deze kosten doorberekend moeten worden en wat dat betekent voor de tarieven van de gebruiksvergoeding. Alleen als dat duidelijk is, wordt ook inzichtelijk wat dit betekent voor de vervoerders. Daarom kunnen hierover op dit moment geen uitspraken over gedaan worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de infrastructuurbeheerders volgens art 29, lid 3 van richtlijn 2012/34/EU moeten zorgen dat de toepassing van de heffingsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende rechten voor verschillende spoorwegondernemingen in gelijkwaardige markten. Deze leden vragen of het doorberekenen van de verhoging van de gebruiksvergoeding toegestaan is volgens voornoemd artikel in de richtlijn.

Op alle vervoerders worden de tarieven op gelijke wijze toegepast. De gebruiksvergoeding is daarom non-discriminatoir en derhalve niet in strijd met artikel 29 derde lid van richtlijn 2012/34/EU.

Gewicht treinen

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie lezen dat de Staatssecretaris suggereert dat de regionale vervoerders ingestemd hebben met de stijging van de gebruiksvergoeding. De regionale vervoerders betwisten dat, zo hebben deze leden gehoord, en stellen alleen akkoord te zijn gegaan met een lineair tarief, maar niet te hebben ingestemd met een staffel die begint op 160 ton of met de tariefstijging die zich nu voordoet tot gevolg. Klopt dat?

Op p. 41 van het verslag van het schriftelijk overleg staat dat een gezamenlijke stuurgroep van ProRail en vervoerders de nieuwe methodiek voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding behandeld heeft. Op p. 36 van het verslag staat vervolgens dat de regionale vervoerders ingestemd hebben met een overstap van een lineair tarief naar een tarief per gewichtsklasse. De gewichtsklasse tot 160 ton (en de overige gewichtsklassen) is als onderdeel van de gebruiksvergoeding voor het eerst in de Toegangsovereenkomst voor het dienstregelingsjaar 2013 opgenomen. De regionale vervoerders hebben de gewichtsklassen in het kader van de onderhandelingen over de Toegangsovereenkomst voor dienstregelingsjaar 2015 ter discussie gesteld.

De regionale vervoerders stellen daarbij volgens de leden van de VVD-fractie ook dat door voorbij te gaan aan hun wens om een extra trede op 100 of 120 ton in te voeren, de efficiëntie van de door de regionale vervoerders veelal gebruikte, lichtere treinstellen teniet wordt gedaan. De Staatssecretaris schrijft op pagina 36 van het verslag dat de invoering van een extra trede op 100 of 120 ton zou leiden tot een verhoging van de kosten die de goederenvervoerders en NS betalen. De leden van de VVD-fractie stellen de volgende vragen over hoe de verdeling in kosten er uit zou zien als die trede ingevoerd zou worden:

- *Met hoeveel procent daalt de kostenstijging voor de regionale vervoerders?*
- *Met hoeveel procent stijgt de kostenstijging voor NS?*

- *Betalen de regionale vervoerders met deze staffel nu meer dan voorheen of is de kostenverdeling nagenoeg hetzelfde?*
- *Hoe pakt dat procentueel uit voor de stijging van de kosten voor de reiziger: blijft de kostenstijging voor een treinkaartje bij NS vier procent, of neemt dat percentage toe?*
- *Met hoeveel procent stijgt de prijs van het treinkaartje van de regionale vervoerders ingeval de extra trede niet, respectievelijk wel zou worden ingevoerd?*

Is het ook mogelijk om, gezien het gegeven dat regionale vervoerders lichter materieel hebben, speciaal voor vervoerders van reizigers een lichtere staffel in te voeren, en niet voor goederenvervoerders, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Het antwoord op deze vragen in afhankelijk van het tarief dat voor een extra gewichtsklasse tot 100 of 120 ton vastgesteld zou worden. Daarnaast zouden de tarieven voor de overige gewichtklassen als gevolg van de introductie van deze extra gewichtsklasse aangepast moeten worden. Het antwoord op de vragen is ook daar afhankelijk van.

Wel kan aangegeven worden dat als een extra gewichtsklasse tot 100 of 120 ton geïntroduceerd zou worden en het tarief voor deze gewichtklasse lager zou zijn dan het tarief voor de (huidige) gewichtsklasse tot 160 ton (waarbinnen de meeste personentreinen in het regionaal vervoer vallen), de gebruiksvergoeding voor de regionale vervoerders zou dalen en met name voor NS zou stijgen. Het is vanwege non-discriminatie niet mogelijk uitsluitend voor personenvervoerders een gewichtklasse te introduceren, zoals de VVD-fractie vraagt.

In de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 is in artikel 54 vierde lid opgenomen dat NS een verhoging van de gebruiksvergoeding resultaat-neutraal in de tarieven kan doorberekenen. Hierbij wordt ook verwezen naar p. 31 van het verslag van het schriftelijk overleg. Indien NS van deze mogelijkheid gebruik maakt zullen de tarieven voor een treinkaartje – vanwege de introductie van een extra gewichtklasse tot 100 of 120 ton – stijgen.

Met hoeveel procent de prijs van het treinkaartje van de regionale vervoerders stijgt indien de extra gewichtsklasse niet, respectievelijk wel zou worden geïntroduceerd is zoals hierboven aangegeven afhankelijk van het tarief dat voor die gewichtsklasse vastgesteld zou worden en de afspraken die decentrale overheden en regionale personenvervoerders als concessieverleners en -houders maken. Hiervoor wordt ook verwezen naar de reactie op de vragen van de CDA-fractie over de doorberekening in het treinkaartje.
De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat de regionale vervoerders weliswaar een overeenkomst met ProRail hebben gesloten, maar dat onder voorbehoud van de goedkeuring door Autoriteit Consument en Markt (ACM) hebben gedaan. Zo ja, dan vragen de leden van de CDA-fractie waarom dat niet ook in de beantwoording vermeld is, nu evident geen sprake is van volledige instemming door de regionale vervoerders. Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat dit een belangrijk voorbehoud is dat vermeld had moeten worden in de antwoorden die de Staatssecretaris aan de Kamer heeft gestuurd, omdat het laat zien dat er – anders dan de antwoorden van de Staatssecretaris suggereren – dan geen sprake is van volledige instemming?

Op p. 41 van het verslag van het schriftelijk overleg staat dat alle vervoerders voor 2015 een Toegangsovereenkomst met ProRail gesloten hebben. Vanwege de klacht van de Federatie Mobiliteitsbedrijven

Nederland (FMN) bij de ACM over de verhoging van de gebruiksvergoeding is in de Toegangsovereenkomst 2015 tussen de regionale personenvervoerders en ProRail een regeling opgenomen zodat eventueel rekening gehouden kan worden met het oordeel van de ACM, nadat deze onherroepelijk is geworden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen de Staatssecretaris in het schriftelijk overleg:

- *Hoe zij het argument van de regionale vervoerders beoordeelt, dat door de eerste trede van de gewichtsklassen te stellen op 160 ton, de kosten voor de regionale vervoerders toenemen en de efficiëntie van de lichtere treinstellen die zij veelal gebruiken teloor gaat;*

Voor de dienst treinpad geldt een tarief per treinkilometer per gewichtsklasse en de gewichtsklasse tot 160 ton is de kleinste. Daarbij vindt weliswaar uitmiddeling plaats, maar in de tariefstelling van de gebruiksvergoeding wordt rekening gehouden met kwaliteits- en/of kostenverschillen binnen de diensten die ProRail aanbiedt. De gewichtsklasse tot 160 ton heeft het laagste tarief. Ook de stations zijn in categorieën ingedeeld en de regionale personenvervoerders maken voornamelijk gebruik van stations van een categorie met een laag tarief. Hiermee wordt rekening gehouden met de lichtere treinstellen van de regionale personenvervoerders.

- *Of dit bezwaar voorafgaand aan het nieuwe kostenmodel is onderzocht en als dat niet zo is, waarom dat niet gebeurd is; Waarom, als het wel onderzocht is, toch is afgezien van toepassing daarvan;*

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie en de CDA-fractie over gewicht treinen.

- Of de Staatssecretaris bereid is om de mogelijkheid daartoe alsnog te onderzoeken, en of het juist is dat regionale vervoerders veelal lichtere treinen inzetten, maar door de hogere instaptrede bijdragen in de kosten van zwaardere treinstellen die in hetzelfde segment vallen.

Voor een reactie wordt verwezen naar de reacties op de vragen bij het eerste en tweede punt hierboven. Gezien deze reacties ben ik niet bereid ProRail te vragen alsnog de mogelijkheid voor de introductie voor een extra gewichtsklasse te onderzoeken.
De Staatssecretaris heeft helaas geen antwoord gegeven op deze vragen (pagina 26 van het verslag). De Staatssecretaris stelt in het verslag alleen dat de regionale vervoerders ingestemd hebben met de overstap van een lineair tarief naar een tarief per gewichtsklasse. Voor zover de leden van de ChristenUnie-fractie bekend is, is dat op zichzelf wel juist, maar hebben de regionale vervoerders geen instemming verleend aan het nieuwe kostenmodel of de uitkomst daarvan en hebben zij juist steeds gevraagd om aanpassing van de staffel. Ook is de Toegangsovereenkomst met ProRail wel getekend, maar voor zover deze leden begrijpen, is dat gedaan onder voorbehoud. Genoemde leden vragen of dit klopt.

Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie en de CDA-fractie over gewicht treinen.

Van instemming door de regionale vervoerders lijkt volgens genoemde leden geen sprake te zijn. Daarmee constateren de leden van de ChristenUnie-fractie dat de eerder gestelde vragen nog steeds relevant zijn en verzoeken zij de Staatssecretaris om die alsnog, elk afzonderlijk, te beantwoorden.

Hierboven is elke vraag afzonderlijk beantwoord.

Betrokkenheid regionale partijen

De leden van de VVD-fractie en de ChristenUnie-fractie lezen op pagina 32 van het verslag dat de decentrale overheden voor regionale concessies aparte afspraken hebben gemaakt met regionale vervoerders. Deze leden vragen wat de inhoud is van deze afspraken als het gaat om de verhoging van de gebruiksvergoeding. Zij vragen ook of regionale vervoerders en overheden er daadwerkelijk mee hebben ingestemd of er enkel bij betrokken zijn geweest. In hoeverre is de klacht die de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) bij de ACM heeft ingediend hierbij van invloed? De leden van de VVD-fractie vragen tevens of de Staatssecretaris inzicht kan geven in de mogelijke gevolgen van een eventueel toekennen van de klacht van de FMN voor de overige vervoerders.

De betreffende provincies zijn naar aanleiding van de vraag welke afspraken over de verhoging van de gebruiksvergoeding voor 2015 met regionale vervoerders gemaakt zijn om een reactie gevraagd. Het resultaat daarvan is in onderstaande tabel opgenomen.

Friesland / Groningen	Bij een buitenproportionele stijging van de gebruiksvergoeding moet er in overleg met de vervoerder naar een oplossing worden gezocht, waarbij onder andere gedacht wordt aan verhoging van de tarieven voor de reizigers. Hier is nog geen besluit over genomen, hangende de procedure die vervoerders bij de ACM aangespannen hebben.
Drenthe / Overijssel	Voor de lijnen Zwolle-Emmen en Almelo-Mariënberg is de extra tariefstijging van NS vanwege de verhoging van de gebruiksvergoeding gevolgd. Voor de lijn Hengelo-Zutphen-Oldenzaal is geen extra tariefstijging doorgevoerd.
Gelderland	Er zijn nog geen afspraken gemaakt. De Provincie betaalt conform afspraken in de concessies (behalve die van BRENG/oud-Stadsregio) de gebruiksvergoeding (en de jaarlijkse indexatie daarvan) aan de regionale vervoerder. De Provincie wil echter geen taakstelling of bezuiniging die door het Rijk zijn opgelegd compenseren. Bij een buitenproportionele stijging van de gebruiksvergoeding zoals nu moet er in overleg met de vervoerder naar een oplossing worden gezocht, waarbij onder andere gedacht wordt aan verhoging van de reizigerstarieven of het terugdringen van voorzieningenniveau. Hier is nog geen besluit over genomen, hangende de procedure die vervoerders bij de ACM aangespannen hebben.
Limburg	Basisprincipe is dat de Provincie bezuinigingen van het Rijk niet compenseert. In het openbaar vervoer wordt in de huidige concessie hierop een uitzondering gemaakt. De Provincie hanteert een van de landelijke CPI afwijkende indexering, welke is gekoppeld aan de daadwerkelijke kostenontwikkeling van de vervoerder in een aantal gedefinieerde kostenrubrieken. De gebruiksvergoeding maakt deel uit van deze kostenrubrieken. Verhoging van de gebruiksvergoeding leidt derhalve tot een hogere indexering van zowel de door de Provincie te verlenen exploitatiebijdrage als van de reizigerstarieven.
Zuid-Holland	Er zijn geen aparte afspraken gemaakt. In 2014 is aan de vervoerder aangegeven dat de kostenverhoging niet ten laste mag komen van de reiziger.

Voor een reactie op de vraag of regionale vervoerders en overheden hebben ingestemd met de verhoging van de gebruiksvergoeding of er enkel bij betrokken zijn geweest, wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie en de CDA-fractie over gewicht treinen. In aanvulling hierop kan aangegeven worden dat de decentrale overheden bij de consultatie van de Netverklaring 2015 gereageerd hebben.

Het oordeel van de ACM over de klacht van de FMN over de verhoging van de gebruiksvergoeding per 2015 is vooralsnog medio mei a.s. te verwachten. Hier loop ik niet op vooruit. In het verslag van het schriftelijk overleg heb ik aangegeven uw Kamer over dit oordeel te zullen informeren.

Verhouding hoofdrailnet – regionaal openbaar vervoer

De leden van de CDA-fractie constateren dat inmiddels Abellio de openbaarvervoerconcessie in Limburg heeft verworven. Nu kan de Staatssecretaris dus alsnog antwoord geven op de vraag van deze leden, of de kosten van Abellio vallen in de cluster NS of in de cluster regionaal vervoer. De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar het antwoord. Daarbij is ook van belang of de Staatssecretaris de mening deelt dat als de kosten van Abellio in de cluster van NS zouden vallen, daarmee het gelijke speelveld bij regionale aanbestedingen verstoord kan worden, omdat de kosten van Abellio daarmee worden verdeeld over veel grotere afstanden en trajecten dan bij andere regionale vervoerders het geval is. Wat heeft dat voor effect op het gelijke speelveld bij aanbestedingen in de regio, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Op p. 34 van het verslag van het schriftelijk overleg staat aangegeven dat de gekozen indeling van de marktsegmenten aasluit op de overlegstructuur die de vervoerders in de relatie met ProRail hebben gekozen. Op dit moment is nog niet bekend op welke manier Abellio in die overlegstructuur opgenomen zal worden.
Op p. 34 van het verslag staat daarnaast aangegeven dat in de methodiek die ProRail gebruikt voor de doorbelasting van kosten en waarmee de tarieven voor de gebruiksvergoeding berekend worden, geen marktsegmenten onderscheiden worden. Hierbij wordt ook verwezen naar p. 33 van het verslag waar uiteen gezet wordt hoe de tarieven bij de gebruiksvergoeding tot stand komen. De tarieven worden voor alle vervoerders op gelijke wijze toegepast. De gebruiksvergoeding is daarom non-discriminatoir. Voor de gebruiksvergoeding is er derhalve ook geen effect op het gelijke speelveld bij aanbestedingen in de regio.

De leden van de CDA-fractie lezen op pagina 31 dat NS de kostenverhoging resultaatneutraal in haar tarieven mag doorberekenen. Daarom vragen zij of de concessies voor de regionale overheden ook dergelijke clausules bevatten. Zo nee, deelt de Staatssecretaris dan de mening dat dit een verstoring van het gelijke speelveld tussen NS en de andere vervoerders veroorzaakt, omdat die andere vervoerders een deel van de kosten mogelijk geheel of gedeeltelijk voor eigen rekening zullen moeten nemen, terwijl NS de kosten over de schutting van de reiziger mag gooien? Is de Staatssecretaris bereid om de concessie van NS op dit punt alsnog aan te passen en gelijk te stellen aan die van de regionale vervoerders? En zo nee, waarom niet?

Voor een reactie op de vraag over het doorberekenen van de verhoging van de gebruiksvergoeding wordt verwezen naar de reactie op de vragen van de VVD-fractie en de ChristenUnie-fractie over de betrokkenheid van regionale partijen.

De tarieven bij de gebruiksvergoeding zijn voor alle vervoerders hetzelfde. De gebruiksvergoeding is daarom non-discriminatoir. Er kan daarom ook geen sprake zijn van een verstoring van het gelijke speelveld tussen NS en de regionale vervoerders. Het is een verantwoordelijkheid van concessieverleners en -houders om in een concessie afspraken te maken, in dit geval hoe om te gaan met een verhoging van de gebruiksvergoeding.

In de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 is in artikel 54 vierde lid opgenomen dat NS een verhoging van de gebruiksvergoeding resultaatneutraal in de tarieven kan doorberekenen. Het ontwerp van deze concessie is in voorhang aan uw Kamer toegezonden[18] en is daarna conform de wettelijke procedures verleend. Daarom ben ik niet bereid deze concessie aan te passen.

De leden van de CDA-fractie zien dat de Staatssecretaris helaas niet ingaat op de vragen van deze leden naar een vergelijking van baten en lasten tussen het openbaar vervoer in de Randstad en in de regio, zoals die geformuleerd zijn op pagina's 13 en 14 van het verslag. Genoemde leden kunnen niet volgen waarom de Staatssecretaris die vergelijking niet kan maken. Zij wensen inzicht te krijgen in de verhouding tussen de investeringen in het hoofdrailnetspoor tegenover dat in de regio's en inzicht in de verhouding in de bijdrage die de vervoerders in de regio leveren aan de gebruikskosten en de bijdrage die NS daarin levert. Zo wordt ERTMS alleen uitgerold op het hoofdrailnet en niet in de regio en geldt PHS ook voor het hoofdrailnet, maar worden de gebruikskosten van het hoofdrailnet – naar het zich laat aanzien – mede door de regio gedragen via de gelijke prijs per eenheid. Dat voedt het beeld dat de leden van de CDA-fractie hebben, dat het hoofdrailnet vooral profijt heeft van de investeringen, terwijl de kosten wel gelijkelijk verdeeld worden over het hoofdrailnet en de regio. Deze leden hebben met hun vraag dan ook beoogd om helder te krijgen of de regio en de Randstad in gelijke mate profiteren van de met publieke middelen gedane investeringen, respectievelijk of de regio en de Randstad in gelijke mate bijdragen aan de kosten die voor het spoor gemaakt worden. Op dat punt vroegen zij om een kwalitatieve en kwantitatieve analyse. De mededeling van de Staatssecretaris, dat alle partijen naar verhouding een gelijkwaardige stijging van de gebruikskosten ervaren (twintig procent) geeft niet het gevraagde inzicht, omdat NS haar kosten over veel grotere afstanden lijkt te kunnen uitsmeren dan bij de regionale vervoerders het geval is en omdat NS de kosten resultaatneutraal kan afwentelen op de reiziger. Dat het onderwerp volgens de Staatssecretaris besproken zal worden bij de Landelijke OV- en Spoortafel is volgens de leden van de CDA-fractie evenmin een antwoord op hun verzoek om een analyse, noch is dat antwoord relevant omdat het hier gaat om parlementaire controle van het handelen van de Staatssecretaris en de betrokken staatsbedrijven en de wijze waarop beleidsmatig wordt omgegaan met de verhouding tussen het hoofdrailnet en het regionale spoor. De leden van de CDA-fractie herhalen daarom hun verzoek aan de Staatssecretaris om die analyse alsnog en in kwalitatieve en kwantitatieve zin te maken zodat de Kamer kan controleren welke baten en lasten de regio heeft en welke baten en lasten het hoofdrailnet (met name Randstedelijk) heeft, om na te gaan of die in balans zijn. Is de Staatssecretaris daartoe bereid? Zo nee, waarom niet? De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag of de Staatssecretaris tevens bereid is om in dit verband het overleg op te zoeken met de regionale vervoerders en hun opdrachtgevers, zodat zeker gesteld is dat als de analyse straks gepresenteerd wordt, dat een door de gehele markt gedragen analyse is. Zo nee, waarom niet?

In reactie op de vraag waarnaar de CDA-fractie verwijst, staat op p. 42 van het verslag van het schriftelijk overleg aangegeven dat door de beheerder (in dit geval ProRail) een vergoeding vastgesteld wordt die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, welke met de gebruiksvergoeding doorberekend worden aan de vervoerders. Deze kosten betreffen geen investeringen, maar de gebruiksgerelateerde kosten voor beheer, onderhoud en vervanging. Onder

[18] Kamerstuk 29 984, nr. 530

«segmenten en non-discriminatie» is in reactie op de vraag van de CDA-fractie ingegaan op de gebruiksgerelateerde kosten van de HSL-Zuid, ERTMS en PHS.
Het MIRT projectenboek 2015 is onderverdeeld in een aantal gebieden.[19] Voor een overzicht van de investeringen in het spoor in de regio en in de Randstad wordt hiernaar verwezen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Staatssecretaris de verhoging van de gebruiksvergoeding ziet in de context van de bredere discussie omtrent de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. De betaalbaarheid van het regionale openbaar vervoer wordt immers ook negatief beïnvloed door:

- *het afschaffen van het accijnsvoordeel op rode diesel. Hoewel deze maatregel genomen is vanwege de noodzakelijke vergroening van het belastingstelsel vragen genoemde leden wel aandacht voor de gevolgen van de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Zij constateren dat enkele lijnen met steun van het Rijk worden geëlektrificeerd. Voor andere lijnen in met name Gelderland, Groningen en Fryslân geldt dit echter vooralsnog niet. Genoemde leden vragen wanneer de Staatssecretaris met een bredere visie komt op mogelijkheden van verduurzaming van deze lijnen door bijvoorbeeld elektrificatie;*
- *het marginaliseren van de BDU-index die de regio's van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontvangen om de exploitatie te subsidiëren. Doordat de kostenontwikkeling van het openbaar vervoer hoger is dan de BDU-index, ontstaat een financieringstekort dat cumulatief toeneemt;*
- *het voornemen om regionale overheden een groter aandeel van de beheer-, onderhouds- en vervangingskosten van de hoofdspoorweginfrastructuur te laten betalen.*

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is inzicht te geven in de effecten van de stapeling van de bezuinigingen op de betaalbaarheid van het regionale openbaar vervoer, zowel voor de reiziger als voor decentrale overheden.

In reactie op de vraag van de CDA-fractie over doorberekening in treinkaartje is aangegeven dat bij de Landelijke OV en Spoortafel van oktober 2014 op verzoek van ROVER, met instemming van de deelnemers, besloten is dat het komende jaar aan de (Landsdelige) OV en Spoortafels breder gekeken zal worden naar de betaalbaarheid van het regionaal openbaar vervoer. De onderwerpen die de ChristenUnie-fractie aanhaalt – rode diesel, BDU-index en beheer-, onderhouds- en vervangingskosten – zullen hierbij als input betrokken worden. De standpunten over de rode diesel[20] en de BDU-index[21] blijven hierbij ongewijzigd.

Over de vergroening van het regionaal spoor (elektrificatie) bent u geïnformeerd bij brief van 13 juni 2014[22] en 17 november 2014[23]. In laatstgenoemde brief is de verwachting uitgesproken dat u naar aanleiding van de Landelijke OV en Spoortafel van februari 2015 (welke inmiddels naar 30 april a.s. is verplaatst) geïnformeerd kan worden.

---

[19] Kamerstuk 34 000 A, nr. 4
[20] Begrotingsbehandeling 2014, Handelingen II 2013/14, nr. 20, item 13 (6 november 2013)
[21] Kamerstuk 33 400 A, nr. 48
[22] Kamerstuk 33 750 A, nr. 70
[23] Kamerstuk 34 000 A, nr. 15

Overig

Wat betreft extern toezicht geeft de Staatssecretaris op pagina 30 aan dat een accountant jaarlijks toezicht houdt. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de externe toezichthouder over een zeer grote mate van spoordeskundigheid moet beschikken om de cijfers van een spoorinfrastructuurbeheerder te analyseren en daar vervolgens toezicht op te houden. Dat is geen gewone accountantstaak. Deze leden vragen hoe hierin is voorzien.

Op p. 30 van het verslag van het schriftelijk overleg staat dat een externe accountant er jaarlijks op toeziet dat bij de vaststelling van de tarieven voor de gebruiksvergoeding de methodiek (voor de toerekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien) op de voorgeschreven manier toegepast wordt. De betreffende accountant is daartoe deskundig.

Beschikt de Staatssecretaris over vergelijkmateriaal met tarieven in andere Europese lidstaten? Stel dat blijkt dat de kosten van spoorvervoer in Nederland door externe factoren hoger zijn dan in andere Europese lidstaten, welke mogelijkheden heeft Nederland dan om deze nadelige positie te corrigeren?

In samenwerking met de spoorgoederensector wordt er momenteel gewerkt aan een vergelijking tussen de gebruiksvergoeding in Nederland en een aantal andere Europese landen. De resultaten van die vergelijking verwacht ik na de zomer. U wordt hierover geïnformeerd.

Wanneer blijkt dat de kosten van spoorvervoer in Nederland door externe factoren hoger zijn dan in andere Europese lidstaten, dan heeft Nederland niet veel mogelijkheden om deze nadelige positie te corrigeren. Tarifering van infragebruik moet voldoen aan Europese regelgeving die voor alle lidstaten gelijkwaardige toepassing moet vinden. Andere kostenfactoren, zoals de (lease) kosten van multi-inzetbare locomotieven die in staat zijn in verschillende landen te opereren op de uiteenlopende spoorsystemen, kunnen eigenlijk alleen door creativiteit binnen de sector aangepakt worden. Bovendien hebben goederenvervoerders in alle lidstaten voor grensoverschrijdend vervoer multi-inzetbare locomotieven nodig, zodat in beginsel ook hier een gelijkwaardig speelveld bestaat.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of zij bereid is om na een jaar te evalueren wat de gevolgen van de tariefstijging zijn en om afhankelijk van de uitkomsten daarvan alsnog te komen tot een bijstelling van de gebruiksvergoeding als daar nu niet toe wordt besloten. Zo nee, waarom niet?

De methodiek voor toerekening van kosten van ProRail ligt ten grondslag aan de gebruiksvergoeding. De ACM heeft een positief oordeel gegeven over de huidige methodiek. De tarieven voor de gebruiksvergoeding zijn in onderhandeling met de betrokken partijen bepaald. De gebruiksvergoeding wordt ook jaarlijks vastgesteld. In 2015 wordt de Europese herschikkingsrichtlijn geïmplementeerd in nationale wetgeving. De belangrijkste wijziging voor de gebruiksvergoeding betreft de ex ante goedkeuring door de ACM van de methodiek voor toerekening van kosten. Het ex ante toezicht door de ACM zorgt voor regulering van de tarieven. Ook consulteert de ACM de sector over de methodiek in het kader van het goedkeuringsbesluit. Hierdoor wordt de hoogte van het tarief voor alle betrokken partijen in zekere mate voorspelbaar. Bovendien vergroot ex ante toezicht de legitimiteit van de methodiek. Partijen kunnen ook achteraf een klacht indienen bij de ACM. Met de implementatie van de

richtlijn wordt de rol van de toezichthouder dus versterkt. De huidige praktijk en de introductie van een nieuwe systematiek voor toezicht maken de voorgestelde evaluatie overbodig.

De leden van de CDA-fractie constateren dat in het verslag niet al haar vragen volledig zijn beantwoord. Zij verzoeken de Staatssecretaris daarom hun vragen elk afzonderlijk te beantwoorden.

Hieraan is voldaan.